



TEXTE ADOPTATE

Ediție provizorie

P8_TA-PROV(2019)0339

Cerințe de control și norme speciale privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier *I**

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 4 aprilie 2019 referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2017)0278),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C8-0170/2017),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 18 ianuarie 2018¹,
 - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 1 februarie 2018²
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale (A8-0206/2018),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în

¹ JO C 197, 8.6.2018, p. 45..

² JO C 176, 23.5.2018, p. 57.

mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;

3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

Amendamentul 764
Propunere de directivă
Titlul 1

Textul propus de Comisie

Propunere de
DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
de modificare a Directivei 2006/22/CE în
cea ce privește cerințele de control **și** de
stabilire a unor norme specifice cu privire
la Directiva 96/71/CE și la Directiva
2014/67/UE privind detașarea
conducătorilor auto în sectorul
transportului rutier

Amendamentul

Propunere de
DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
de modificare a Directivei 2006/22/CE în
cea ce privește cerințele de control, de
stabilire a unor norme specifice cu privire
la Directiva 96/71/CE și la Directiva
2014/67/UE privind detașarea
conducătorilor auto în sectorul
transportului rutier **și de modificare a**
Regulamentului (UE) nr. 1024/2012
privind cooperarea administrativă prin
intermediul Sistemului de informare al
pieței interne („Regulamentul IMI”)

Amendamentul 765
Propunere de directivă
Considerentul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(-1) Având în vedere nivelul ridicat de
mobilitate al forței de muncă în sectorul
transportului rutier, sunt necesare norme
sectoriale pentru a asigura echilibrul
dintre libertatea operatorilor de a presta
servicii transfrontaliere, libera circulație a
mărfurilor și protecția socială a
conducătorilor auto. Prin urmare, scopul
prezentei directive este de a asigura
securitate juridică și claritate și de a
contribui la armonizarea și promovarea
asigurării aplicării normelor, la
combaterea practicilor ilegale și la
reducerea sarcinilor administrative.**

Amendamentul 766
Propunere de directivă
Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Pentru a crea un sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, este necesar să se asigure condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru **conducătorii auto, pe de o parte, și condiții comerciale și de concurență echitabile pentru operatori, pe de altă parte.**

Amendamentul

(1) Pentru a crea un sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, este necesar să se asigure **libera circulație a mărfurilor și libertatea de a presta servicii**, condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru **șoferi și un mediu de afaceri și concurențial adecvat pentru operatori, respectându-se totodată libertățile fundamentale, libera circulație a mărfurilor și libertatea de a presta servicii, astfel cum sunt garantate, în special, de tratate.**

Amendamentul 767
Propunere de directivă
Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Toate normele naționale aplicate transportului rutier trebuie să fie proporționale și justificate și nu trebuie să împiedice sau să facă mai puțin atractivă exercitarea libertăților fundamentale garantate de tratat, cum ar fi libera circulație a serviciilor, pentru a menține sau a crește competitivitatea Uniunii, respectând totodată condițiile de muncă și protecția socială ale șoferilor.

Amendamentul 768
Propunere de directivă
Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Nivelul ridicat de mobilitate inerent serviciilor de transport rutier necesită o atenție deosebită pentru **asigurarea faptului** că toți **conducătorii auto** beneficiază de drepturile care li se cuvin și că operatorii nu se confruntă cu obstacole administrative disproporționate, care **le limitează în mod** nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere.

Amendamentul 769

**Propunere de directivă
Considerentul 2 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Nivelul ridicat de mobilitate inerent serviciilor de transport rutier necesită o atenție deosebită pentru **a garanta** că toți **șoferii** beneficiază de drepturile care li se cuvin și că operatorii, **din care cea mai mare parte (90 %) sunt IMM-uri cu mai puțin de 10 angajați**, nu se confruntă cu obstacole administrative disproporționate **sau cu controale abuzive și discriminatorii**, care **să le limiteze** nejustificat libertatea de a presta servicii transfrontaliere.

Amendamentul

(2a) Toate normele naționale aplicate transportului rutier trebuie să fie proporționale și justificate și nu trebuie să împiedice sau să facă mai puțin atractivă exercitarea libertăților fundamentale garantate de tratat, cum ar fi libera circulație a mărfurilor și libertatea de a presta servicii, pentru a menține sau chiar a crește competitivitatea Uniunii, inclusiv costurile produselor și serviciilor, respectând condițiile de muncă și protecția socială ale șoferilor, precum și caracterul specific al sectorului, întrucât șoferii sunt lucrători cu un grad mare de mobilitate, nu lucrători detașați.

Amendamentul 770
Propunere de directivă
Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Echilibrul dintre îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier pe baza unei concurențe loiale între operatorii naționali și străini este esențial pentru buna funcționare a pieței interne.

Amendamentul

(3) Echilibrul dintre îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto și facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier pe baza unei concurențe loiale, ***proporționale și nediscriminatorii*** între operatorii naționali și străini este esențial pentru buna funcționare a pieței interne. ***Prin urmare, orice lege sau politică națională de punere în aplicare la nivel național în sectorul transporturilor ar trebui să favorizeze dezvoltarea și consolidarea spațiului european unic al transporturilor și să nu contribuie în niciun caz la fragmentarea pieței interne.***

Amendamentul 771
Propunere de directivă
Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune ***ale dispozițiilor*** existente și deficiențe ***ale controlului*** aplicării acestora. În plus, există o serie de discrepanțe între statele membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor. ***Acest lucru creează insecuritate juridică și inegalitate de tratament*** pentru conducătorii auto și operatori, ceea ce aduce prejudicii condițiilor sociale, de muncă și de concurență în acest sector.

Amendamentul

(4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune ***în dispozițiile*** existente și deficiențe ***în controlul*** aplicării acestora, ***precum și practici ilegale, cum ar fi utilizarea societăților de tip „cutie poștală”***. ***Ar trebui să se pună accentul mai mult pe combaterea muncii nedeclarate în sectorul transporturilor***. În plus, există o serie de discrepanțe între statele membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor, ***creându-se sarcini administrative împovărătoare*** pentru conducătorii auto și operatori. ***Acest lucru creează insecuritate juridică***, ceea ce aduce prejudicii condițiilor sociale, de

muncă și de concurență în acest sector.

Amendamentul 772
Propunere de directivă
Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Pentru a asigura aplicarea corectă a Directivelor 96/71/CE^{1a} și 2014/67/UE^{1b} ale Parlamentului European și ale Consiliului, ar trebui intensificate controalele și cooperarea la nivelul Uniunii pentru a combate fraudele legate de detașarea conducătorilor auto și ar trebui făcute controale mai stricte pentru a verifica că se plătesc cu adevărat contribuțiile sociale pentru conducătorii auto detașați.

^{1a} **Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).**

^{1b} **Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”) (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).**

Amendamentul 773
Propunere de directivă
Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Controlul adecvat, eficace și coerent al dispozițiilor privind timpul de lucru este esențial pentru a proteja condițiile de lucru ale **conducătorilor auto** și pentru a preveni denaturarea concurenței care rezultă din nerespectarea normelor. Prin urmare, este oportună extinderea cerințelor de control uniforme existente, prevăzute în Directiva 2006/22/CE, la verificarea conformității cu dispozițiile referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/UE.

Amendamentul

(5) Controlul adecvat, eficace și coerent al dispozițiilor privind timpul de lucru **și de repaus** este esențial, **pentru a îmbunătăți siguranța rutieră**, pentru a proteja condițiile de lucru ale **șoferilor** și pentru a preveni denaturarea concurenței care rezultă din nerespectarea normelor. Prin urmare, este oportună extinderea cerințelor de control uniforme existente, prevăzute în Directiva 2006/22/CE, la verificarea conformității cu dispozițiile referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/UE. **Ar trebui să existe, de asemenea, posibilitatea de a combina controalele privind timpul de conducere și timpul de lucru cu controalele privind normele referitoare la detașarea conducătorilor auto, fără sarcini administrative suplimentare. Controalele privind respectarea timpului de lucru ar trebui să se limiteze la controalele efectuate la sediile operatorilor de transport până când vor fi disponibile tehnologii care să permită efectuarea în trafic a unor controale eficiente privind timpul de lucru.**

Amendamentul 774
Propunere de directivă
Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Având în vedere caracterul specific al serviciilor de transport și impactul direct asupra liberei circulații a mărfurilor, cu un accent special pe siguranța și securitatea rutieră, controalele în trafic ar trebui să fie limitate la minimum. Conducătorii auto nu ar trebui să fie responsabili de obligațiile administrative suplimentare care le revin întreprinderilor pentru care lucrează. Normele privind timpul de lucru ar trebui controlate numai la sediul operatorului de transport.

Amendamentul 775
Propunere de directivă
Considerentul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) Pentru a permite controale în trafic mai eficiente, mai rapide și mai numeroase, reducând în același timp sarcina administrativă asupra conducătorilor auto, conformitatea cu Directiva 2002/15/CE ar trebui verificată mai degrabă în contextul inspecțiilor la sediile întreprinderilor decât în cadrul controalelor în trafic.

Amendamentul 776
Propunere de directivă
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Pentru a promova cooperarea administrativă eficientă și schimbul eficient de informații, statele membre ar trebui să-și interconecteze registrele electronice naționale folosind sistemul Registrului european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU), având ca temelie juridică articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că registrele electronice naționale sunt interconectate, astfel încât autoritățile competente din statele membre, inclusiv inspectorii care efectuează controale în trafic, să aibă acces direct și în timp real la datele și la informațiile din ERRU.

Amendamentul 777
Propunere de directivă

Considerentul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6b) Pentru a facilita o aplicare mai eficientă și mai uniformă a condițiilor minime de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE și pentru a facilita respectarea cerințelor administrative de către operatorii de transport rutier atunci când detașează conducători auto, Comisia ar trebui să elaboreze unul sau mai multe module ale IMI pentru a depune declarațiile de detașare și o cerere electronică, care vor oferi inspectorilor acces direct în timp real la ERRU și IMI în timpul controalelor rutiere.

Amendamentul 778 Propunere de directivă Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Pentru a asigura concurența loială și condiții de concurență echitabile pentru lucrători și întreprinderi, este necesar să se facă progrese spre un control inteligent al aplicării și să se acorde tot sprijinul posibil pentru introducerea și utilizarea pe deplin a sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc. În acest scop, autoritățile de control trebuie să beneficieze de acces în timp real la registrele electronice naționale, utilizând totodată la maximum Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU).

Amendamentul 779
Propunere de directivă
Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Normele privind detașarea lucrătorilor aplicabile activităților de transport rutier ar trebui să fie echilibrate, simple și să presupună o sarcină administrativă redusă pentru statele membre și întreprinderile de transport. Aceste norme nu ar trebui să urmărească descurajarea operațiunilor în afara țării în care își are sediul întreprinderea.

Amendamentul 780
Propunere de directivă
Considerentul 9

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9) Totodată, au fost întâmpinate dificultăți în cadrul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵ și a normelor privind cerințele administrative prevăzute în Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶ la sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate. Măsurile naționale necoordonate privind aplicarea și controlul respectării dispozițiilor cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au generat sarcini administrative ridicate pentru operatorii nerezidenți din Uniune. Acest lucru a creat restricții nejustificate ale liberei prestări transfrontaliere de servicii de transport rutier, care au avut efecte secundare negative asupra locurilor de muncă.

(9) Totodată, au fost întâmpinate dificultăți în cadrul aplicării normelor privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵ și a normelor privind cerințele administrative prevăzute în Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶ la sectorul transportului rutier, caracterizat de un grad ridicat de mobilitate. Măsurile naționale necoordonate privind aplicarea și controlul respectării dispozițiilor cu privire la detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier au generat ***insecuritate juridică, denaturarea concurenței în sectorul transportului și*** sarcini administrative ridicate pentru operatorii nerezidenți din Uniune. Acest lucru a creat restricții nejustificate ale liberei prestări transfrontaliere de servicii de transport rutier, care au avut efecte secundare negative asupra locurilor de muncă ***și asupra competitivității întreprinderilor de***

transport. Cerințele administrative și măsurile de control trebuie armonizate pentru a se evita ca operatorii de transport să se confrunte cu întârzieri inutile sau arbitrare.

¹⁵ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.97, p.1).

¹⁶ Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”) (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).

¹⁵ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.97, p.1).

¹⁶ Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”) (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).

Amendamentul 781
Propunere de directivă
Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Statele membre ar trebui să facă schimb de date și de informații, să participe la cooperarea administrativă și să își acorde reciproc asistență prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), al cărui temei juridic este Regulamentul (UE) nr. 1034/2012, pentru a se asigura respectarea deplină a normelor. De asemenea, IMI ar trebui să fie utilizat pentru transmiterea și actualizarea declarațiilor de detașare între operatorii de transport și autoritățile competente din statele membre de destinație. Pentru atingerea acestui ultim obiectiv, ar fi necesar să se creeze în cadrul sistemului IMI o interfață paralelă, publică, la care să aibă acces operatorii de transport.

Amendamentul 782
Propunere de directivă
Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9b) Toți actorii implicați în lanțul de livrare de bunuri ar trebui să-și asume partea lor de responsabilitate pentru încălcarea normelor prevăzute de prezenta directivă. Este vorba de cazul în care actorul are cunoștință de încălcări sau în care, având în vedere toate circumstanțele relevante, ar trebui să aibă cunoștință de acestea.

Amendamentul 783
Propunere de directivă
Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9c) Pentru a asigura aplicarea corectă a măsurilor de control privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, astfel cum sunt definite de Directivele 96/71/CE și 2014/67/UE, ar trebui consolidate controalele și cooperarea la nivelul Uniunii pentru a combate fraudele legate de detașarea conducătorilor auto.

Amendamentul 784
Propunere de directivă
Considerentul 9 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9d) Contractanții ar trebui să fie încurajați să dea dovadă de responsabilitate socială în acțiunile lor,

folosind serviciile operatorilor de transport care respectă normele prevăzute de prezenta directivă. Pentru ca acești operatori de transport să poată fi identificați mai ușor de către contractanți, Comisia ar trebui să evalueze instrumentele și bunele practici existente care promovează un comportament responsabil din punct de vedere social al tuturor actorilor implicați în lanțul de livrare a bunurilor, pentru a crea o platformă europeană a companiilor de încredere din domeniul transporturilor, dacă este cazul.

Amendamentul 785
Propunere de directivă
Considerentul 9 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9e) Nerespectarea normelor privind crearea unei întreprinderi de transport internațional rutier creează divergențe pe piața internă și contribuie la dezvoltarea unei concurențe neloiale între întreprinderi. În consecință, condițiile privind crearea întreprinderilor de transport internațional ar trebui să fie înăsprite și să devină mai ușor de monitorizat, în special în scopul de a combate înființarea de companii de tip „cutie poștală”.

Amendamentul 786
Propunere de directivă
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Având în vedere că în Europa nu există suficienți conducători auto, condițiile de muncă ar trebui să fie îmbunătățite semnificativ pentru a spori atractivitatea acestei profesii.

Amendamentul 787
Propunere de directivă
Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Pentru a se asigura punerea în aplicare efectivă și proporțională a Directivei 96/71/CE în sectorul transportului rutier, este necesar să se stabilească norme sectoriale care reflectă caracterul specific al forței de muncă foarte mobile din acest sector și care asigură un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea de a presta servicii transfrontaliere a operatorilor.

Amendamentul

(11) Pentru a se asigura punerea în aplicare efectivă și proporțională a Directivei 96/71/CE în sectorul transportului rutier, este necesar să se stabilească norme sectoriale care reflectă caracterul specific al forței de muncă foarte mobile din acest sector și care asigură un echilibru între protecția socială a conducătorilor auto și libertatea de a presta servicii transfrontaliere a operatorilor.

Dispozițiile privind detașarea lucrătorilor, prevăzute de Directiva 96/71/CE, precum și cele referitoare la punerea în aplicare a acestora, prevăzute de Directiva 2014/67/UE ar trebui să se aplice sectorului transportului rutier în conformitate cu dispozițiile prezentei directive.

Amendamentul 788

Propunere de directivă
Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Astfel de criterii echilibrate ar trebui să se bazeze pe conceptul legăturii suficiente a unui conducător auto cu teritoriul unui stat membru gazdă. ***Prin urmare, ar trebui să fie stabilit un prag temporal dincolo de care se aplică nivelul salariului minim și concediile plătite anuale minime din statul membru gazdă în cazul operațiunilor de transport internațional. Acest prag nu ar trebui să se aplice operațiunilor de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentul nr.***

Amendamentul

(12) Astfel de criterii echilibrate ar trebui să se bazeze pe conceptul legăturii suficiente a unui conducător auto cu teritoriul unui stat membru gazdă. ***Această legătură suficientă există în cazul operațiunilor de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentul nr. 1072/2009 și în Regulamentul nr. 1073/2009, având în vedere că întreaga operațiune de transport are loc într-un stat membru gazdă. În consecință, Directiva 96/71/CE și Directiva 2014/67/UE ar trebui să se aplice***

1072/2009 și în Regulamentul nr. 1073/2009, având în vedere că întreaga operațiune de transport are loc într-un stat membru gazdă. În consecință, **nivelul salariului minim și concediile anuale plătite minime din statul membru gazdă** ar trebui să se aplice în cazul cabotajului **indiferent de frecvența și de durata operațiunilor efectuate de un conducător auto.**

în cazul cabotajului.

Amendamentul 789
Propunere de directivă
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) În cazul transportului internațional, legătura predominantă a unui conducător auto care desfășoară operațiuni de transport internațional bilateral ar fi cu statul membru unde este stabilită compania de transport, deoarece șoferul revine în mod regulat în statul membru în cauză. Un conducător auto poate să efectueze mai multe operațiuni de transport bilateral în cursul unei singure călătorii. Pe de altă parte, există o legătură suficientă cu teritoriul unui stat membru gazdă atunci când un conducător auto efectuează alte tipuri de operațiuni, în special operațiuni de transport internațional non-bilateral în statul membru respectiv.

Amendamentul 790
Propunere de directivă
Considerentul 12 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12b) Pentru a asigura utilizarea eficientă a resurselor de transport, pentru a lua în considerare realitățile operaționale și pentru a reduce numărul curselor fără încărcătură, ceea ce reprezintă un element important în

atingerea obiectivelor acordului de la Paris în legătură cu reducerea emisiilor de CO₂, ar trebui să fie posibil un număr limitat de activități de transport suplimentare fără a declanșa aplicarea normelor privind detașarea. Astfel de activități constau în operațiuni efectuate pe parcursul unei perioade din timpul sau de după operațiunea de transport internațional bilateral din statul membru de stabilire și înainte de călătoria de întoarcere în statul membru de stabilire.

Amendamentul 791
Propunere de directivă
Considerentul 12 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12c) În cazul în care conducătorul auto este angajat în cadrul unei operațiuni de transport combinat, natura serviciului furnizat în timpul segmentului rutier inițial sau final este strâns legată de statul membru de stabilire, cu condiția ca segmentul rutier propriu-zis să reprezinte o operațiune de transport bilateral. Pe de altă parte, există o legătură suficientă cu teritoriul unui stat membru gazdă atunci când operațiunea de transport pe segmentul rutier se efectuează în interiorul statului membru gazdă sau ca o operațiune de transport internațional non-bilateral și, prin urmare, normele referitoare la detașare ar trebui să se aplice într-un astfel de caz.

Amendamentul 792
Propunere de directivă
Considerentul 12 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12d) Întrucât nu există o legătură suficientă între un conducător auto și teritoriul unui stat membru de tranzit, operațiunile de tranzit nu ar trebui

considerate ca fiind situații de detașare. De asemenea, ar trebui să se clarifice faptul că o operațiune de transport nu este reclasificată dacă pasagerii coboară din autobuz în timpul unei opriri din motive de igienă.

Amendamentul 793
Propunere de directivă
Considerentul 12 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12e) Transportul rutier este un sector foarte mobil și este necesară o abordare comună a anumitor aspecte legate de remunerare în acest sector. Întreprinderile de transport au nevoie de securitate juridică cu privire la normele și cerințele pe care trebuie să le respecte. Aceste norme și cerințe ar trebui să fie clare, inteligibile și ușor accesibile pentru întreprinderile de transport și ar trebui să permită verificări eficiente. Este important ca noile norme să nu introducă sarcini administrative inutile și să țină seama în mod corespunzător de interesele IMM-urilor.

Amendamentul 794
Propunere de directivă
Considerentul 12 f (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12f) În cazul în care, în conformitate cu dreptul intern, tradițiile și practicile naționale și respectând pe deplin autonomia partenerilor sociali, condițiile de muncă și de încadrare în muncă menționate la articolul 3 din Directiva 96/71/CE sunt stabilite prin convenții colective în conformitate cu articolul 3 alineatele (1) și (8) din directiva menționată, statele membre ar trebui să ia măsuri, în conformitate cu Directiva 2014/67/UE, pentru a aduce condițiile în cauză la cunoștința întreprinderilor de

transport din alte state membre și a șoferilor detașați într-o manieră ușor de consultat și transparentă și ar trebui să încerce să implice partenerii sociali în această privință. Informațiile relevante ar trebui să se refere, în special, la diferitele remunerații și la elementele lor constitutive, inclusiv la elementele remunerațiilor prevăzute în convențiile colective aplicabile local sau regional, la metoda utilizată pentru calcularea remunerației datorate și, acolo unde este relevant, la criteriile de clasificare pe diferite categorii de salarii. În conformitate cu Directiva 2018/957/UE de modificare a Directivei 96/71/CE, întreprinderile de transport nu ar trebui penalizate dacă nu respectă elementele remunerațiilor, metoda utilizată pentru calcularea remunerației datorate și, acolo unde este relevant, criteriile de clasificare în diferitele categorii de salarii dacă toate aceste informații nu au fost publicate.

Amendamentul 795
Propunere de directivă
Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Pentru a asigura controlul efectiv și eficient al normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui instituite cerințe administrative și de control specifice în sectorul transportului rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital.

Amendamentul

(13) Pentru a asigura controlul efectiv și eficient al normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui instituite cerințe administrative și de control specifice în sectorul transportului rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital. ***Pentru a reduce la minimum nivelul de complexitate al obligațiilor prevăzute în prezenta directivă și în Directiva 96/71/CE, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a le impune operatorilor de transport rutier numai cerințele administrative, adaptate la sectorul transportului rutier, specificate în prezenta directivă.***

Amendamentul 796
Propunere de directivă
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Pentru a reduce la minimum sarcinile administrative și de gestionare a documentelor care îi revin șoferului, operatorii de transport furnizează, la cererea autorităților competente din statul membru de stabilire al operatorului, toate documentele necesare, astfel cum se prevede la capitolul III din Directiva 2014/67/UE privind asistența reciprocă și cooperarea între statele membre.

Amendamentul 797
Propunere de directivă
Considerentul 13 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13b) Pentru a facilita punerea în aplicare, executarea și controlul respectării prezentei directive, în statele membre ar trebui să se utilizeze Sistemul de informare al pieței interne (IMI) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 pentru schimbul de informații consolidat între autoritățile regionale și cele locale la nivel transfrontalier. De asemenea, ar putea fi o idee bună să se extindă funcțiile IMI, incluzând și prezentarea și transmiterea declarațiilor simple.

Amendamentul 798
Propunere de directivă
Considerentul 13 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13c) Pentru a reduce sarcina administrativă a operatorilor de transport, care adesea sunt întreprinderi mici și

mijlocii, ar fi oportun să se simplifice procesul folosit de operatorii de transport pentru a transmite declarațiile privind detașarea prin introducerea de formulare standardizate, cu unele elemente predefinite traduse în toate limbile oficiale ale Uniunii.

Amendamentul 799
Propunere de directivă
Considerentul 13 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13d) Punerea în aplicare și executarea generală a normelor privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier ar putea avea un impact asupra structurii industriei transportului rutier de mărfuri din Uniune. Prin urmare, statele membre și Comisia ar trebui să monitorizeze îndeaproape impactul acestui proces.

Amendamentul 800
Propunere de directivă
Considerentul 13 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13e) Controlul aplicării ar trebui să se axeze mai mult pe inspecțiile la sediile întreprinderilor. Controalele în trafic nu ar trebui excluse, dar ar trebui efectuate nediscriminatoriu și să vizeze numai scrisorile de trăsură sau versiunile lor electronice, confirmările preînregistrării și atestarea întoarcerii în țara în care își are sediul operatorul sau în care își are reședința șoferul. Controalele în trafic ar trebui să verifice în primul rând datele tahografelor, care sunt importante pentru a determina activitatea unui șofer și a vehiculului în cursul unei perioade de patru săptămâni consecutive și acoperirea

*geografică a acestei activități.
Înregistrarea codului de țară poate fi de
ajutor.*

Amendamentul 801
Propunere de directivă
Considerentul 13 f (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13f) Comisia ar trebui să evalueze în mod repetat impactul aplicării și controlului respectării normelor privind detașarea lucrătorilor asupra sectorului transportului rutier și să prezinte rapoarte Parlamentului și Consiliului, prezentând propuneri pentru a simplifica și mai mult normele și a reduce sarcina administrativă.

Amendamentul 802
Propunere de directivă
Considerentul 13 g (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13g) Recunoscându-se necesitatea unui tratament specific pentru sectorul transporturilor, deplasările fiind însuși obiectul muncii șoferilor, aplicarea Directivei 96/71/CE în sectorul transportului rutier ar trebui să coincidă cu intrarea în vigoare a modificării Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și cu intrarea în vigoare a unor norme specifice referitoare la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea șoferilor în sectorul transportului rutier.

Amendamentul 803
Propunere de directivă
Considerentul 13 h (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13h) Pentru a adapta anexele la prezenta directivă la evoluția celor mai bune practici, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să i se delege Comisiei pentru modificarea acestor anexe. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹*. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

**Amendamentul 804
Propunere de directivă
Considerentul 14 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Schimbul de informații efectuat în contextul cooperării administrative eficiente și al asistenței reciproce între statele membre ar trebui să respecte normele privind protecția datelor cu caracter personal prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 2016/679.

**Amendamentul 805
Propunere de directivă
Considerentul 14 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14b) Normele pentru garantarea unor bune condiții sociale pe întreaga piață europeană a transportului rutier de mărfuri ar trebui respectate de toți partenerii din lanțul de aprovizionare. Pentru a crea o piață internă europeană sustenabilă din punct de vedere economic și social, ar trebui instituit și pus în aplicare un lanț al responsabilității care să acopere toți actorii din lanțul logistic. Asigurarea transparenței și a responsabilității și creșterea egalității sociale și economice vor mări atractivitatea profesiei de conducător auto și vor promova o concurență sănătoasă

Amendamentul 806

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a

Directiva 2006/22/CE

Articolul 2 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Aceste controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE.

Aceste controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și, **în cazul controalelor la sediu**, a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE. **Statele membre organizează controale în trafic privind punerea în aplicare a Directivei 2002/15/CE numai după introducerea unei tehnologii care să permită efectuarea de controale eficiente. Până atunci, aceste controale sunt efectuate exclusiv la sediile întreprinderilor de transport.**

Amendamentul 807

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b

Directiva 2006/22/CE
Articolul 2 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât să fie verificate cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE.

Amendamentul

Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât să fie verificate cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE. ***În urma controalelor în trafic și atunci când conducătorul auto nu este în măsură să prezinte unul sau mai multe dintre documentele necesare, conducătorii auto sunt autorizați să își continue operațiunea de transport, iar operatorul de transport din statul membru de stabilire este obligat să prezinte documentele solicitate prin intermediul autorităților competente.***

Amendamentul 808
Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera c
Directiva 2006/22/CE
Articolul 2 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Informațiile transmise Comisiei în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 includ numărul conducătorilor auto controlați în trafic, numărul controalelor la sediile întreprinderilor, numărul de zile lucrătoare controlate și numărul și tipul de încălcări semnalate, menționându-se, de asemenea, dacă s-au transportat călători sau mărfuri.

Amendamentul

4. Informațiile transmise Comisiei în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 includ numărul conducătorilor auto controlați în trafic, numărul controalelor la sediile întreprinderilor, numărul de zile lucrătoare controlate ***la sediile întreprinderilor*** și numărul și tipul de încălcări semnalate, menționându-se, de asemenea, dacă s-au transportat călători sau mărfuri.

Amendamentul 809
Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 a (nou)
Directiva 2006/22/CE
Articolul 5

Textul în vigoare

Articolul 5

Controale concertate

Statele membre întreprind, cel puțin de șase ori pe an, controale concertate în trafic asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu.

Amendamentul 810
Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4
Directiva 2006/22/CE
Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Controalele la sediile întreprinderilor se organizează luându-se în considerare experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi. De asemenea, aceste controale se efectuează și în cazul în care în cadrul controalelor în trafic s-au **constat**

Amendamentul

(3a) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Controale concertate

Statele membre întreprind, cel puțin de șase ori pe an, controale concertate în trafic **și la sediile întreprinderilor** asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 sau (UE) nr. 165/2014. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. **Rezultatele de sinteză ale controalelor concertate se publică în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date.**

Amendamentul

1. Controalele la sediile întreprinderilor se organizează luându-se în considerare experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi. De asemenea, aceste controale se efectuează și în cazul în care în cadrul controalelor în trafic s-au

încălări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 *sau* (UE) nr. 165/2014 *sau ale Directivei 2002/15/CE*.

constatat încălări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 *și ale Regulamentului* (UE) nr. 165/2014.

Amendamentul 811

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 a (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 7 – alineatul 1 – litera b

Textul în vigoare

(b) transmiterea, din doi în doi ani, a unor rapoarte statistice către Comisie în conformitate cu articolul **16 alineatul (2)** din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85;

Amendamentul

(4a) *La articolul 7 alineatul (1), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:*

„(b) transmiterea, din doi în doi ani, a unor rapoarte statistice către Comisie în conformitate cu articolul **17** din Regulamentul (CE) nr. **561/2006**;”;

Amendamentul 812

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera -a (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul în vigoare

1. Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu articolul **17** alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 și cu articolul **19 alineatul (3)** din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 fac obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul **7 alineatul (2)**:

Amendamentul

(-a) *La articolul 8 alineatul (1), partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:*

1. Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu articolul **22** alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și cu articolul **40** din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 fac obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul 7:

Amendamentul 813

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera a

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) la cererea *expresă* a unui stat membru în cazuri *particulare*.

Amendamentul

(b) la cererea *specifică* a unui stat membru în cazuri *individuale, cu condiția ca informațiile necesare să nu fie disponibile prin consultarea directă a registrelor electronice naționale menționate la articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009*.

Amendamentul 814

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 a – paragraful 1

Textul propus de Comisie

1a. Statul membru transmite informațiile cerute de către alte state membre în conformitate cu alineatul 1 litera (b) din prezentul articol în termen de **25 de zile lucrătoare** de la primirea cererii, în cazurile în care se impune o examinare detaliată sau care presupun controale la sediile întreprinderilor în cauză. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile urgente sau în cazuri care necesită o simplă consultare a evidențelor, de exemplu a unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

Amendamentul

1a. Statul membru transmite informațiile cerute de către alte state membre în conformitate cu alineatul (1) litera (b) din prezentul articol în termen de **10 zile lucrătoare** de la primirea cererii. În cazurile **justificate corespunzător**, în care se impune o examinare detaliată sau care presupun controale la sediile întreprinderilor în cauză, **termenul este de 20 de zile lucrătoare**. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile urgente sau în cazuri care necesită o simplă consultare a evidențelor, de exemplu a unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

Amendamentul 815

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 a – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În cazul în care statul membru solicitat consideră că cererea este insuficient motivată, acesta informează în acest sens statul membru solicitant în termen de **10** zile lucrătoare. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea. În cazul în care acest lucru nu este posibil, cererea poate fi respinsă de către statul membru.

Amendamentul

În cazul în care statul membru solicitat consideră că cererea este insuficient motivată, acesta informează în acest sens statul membru solicitant în termen de **cinci** zile lucrătoare. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea. În cazul în care acest lucru nu este posibil, cererea poate fi respinsă de către statul membru.

Amendamentul 816

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 a – paragraful 3

Textul propus de Comisie

În cazul în care este dificil sau imposibil să se răspundă unei cereri de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru **în cauză** informează în acest sens statul membru solicitant în termen de **10** zile lucrătoare, **oferind justificări. Statele membre în cauză poartă un dialog în vederea găsirii unei soluții pentru orice dificultăți apărute.**

Amendamentul

În cazul în care este dificil sau imposibil să se răspundă unei cereri de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru **solicitat** informează în acest sens statul membru solicitant în termen de **cinci** zile lucrătoare, **justificând și explicând în mod corespunzător în ce constă dificultatea sau imposibilitatea de a furniza informațiile respective.** Statele membre în cauză poartă un dialog în vederea găsirii unei soluții pentru orice dificultăți apărute.

Amendamentul 817

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 1 a – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În cazul în care ia cunoștință de o problemă persistentă legată de schimbul de informații sau de un refuz permanent de a oferi informații, Comisia poate lua toate măsurile necesare în vederea remedierii situației, inclusiv, după caz, poate deschide o anchetă și, în cele din urmă, poate aplica sancțiuni statului membru respectiv.

Amendamentul 818

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 2

Textul în vigoare

Amendamentul

2. Statele membre depun eforturi pentru înființarea unor sisteme pentru schimbul electronic de informații. Comisia stabilește, în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), o metodologie comună pentru schimbul efectiv de informații.

(ba) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

2. Prin derogare de la articolul 21 din Directiva 2014/67/UE, schimbul de informații între autoritățile competente ale statelor membre prevăzut la alineatele (1) și (1a) din prezentul articol este pus în aplicare prin intermediul sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012. Autoritățile competente ale statelor membre au acces direct în timp real la datele din registrele electronice naționale prin intermediul Registrului european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU), în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Amendamentul 819

Ismail Ertug

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6 – litera bb (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 8 – alineatul 2 a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) *la articolul 8, se adaugă următorul paragraf:*

„2a. *Comisia dezvoltă o aplicație electronică comună pentru toate statele membre, care le va oferi inspectorilor acces direct în timp real la ERRU și IMI în timpul controalelor în trafic și la sediile întreprinderilor până în 2020. Această aplicație va fi dezvoltată prin intermediul unui proiect-pilot.*”

Amendamentul 820

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera a

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Comisia **stabilește, prin acte de punere în aplicare**, o formulă comună pentru calcularea gradului de risc al întreprinderilor, care ia în considerare numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor, precum și rezultatele controalelor în cazul în care nu au fost detectate încălcări, și utilizarea sau nu a tahografului inteligent de către o întreprindere de transport rutier, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, pentru toate vehiculele. **Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.**

Comisia **este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a**, acte **delegate ce stabilesc** o formulă comună pentru calcularea gradului de risc al întreprinderilor, care ia în considerare numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor, precum și rezultatele controalelor în cazul în care nu au fost detectate încălcări, și utilizarea sau nu a tahografului inteligent de către o întreprindere de transport rutier, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, pentru toate vehiculele.

Amendamentul 821

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul în vigoare

3. În anexa III figurează o primă listă a încălcărilor Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85.

Amendamentul 822

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera bb (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – paragraful 2

Textul în vigoare

În scopul definirii orientărilor cu privire la aprecierea gravității încălcărilor Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85, Comisia *poate, dacă este cazul*, în conformitate cu *procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), să adapteze anexa III* în vederea stabilirii orientărilor cu privire la o scară comună a încălcărilor, împărțite în categorii în funcție de gravitatea acestora.

Amendamentul 823

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera bc (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 3 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Categoria pentru cele mai grave abateri ar trebui să le includă pe cele în care nerespectarea dispozițiilor relevante ale Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 sau ale

Amendamentul

(ba) la alineatul (3), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

3. În anexa III figurează o primă listă a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014.

Amendamentul

(bb) la alineatul 3, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În scopul definirii orientărilor cu privire la aprecierea gravității încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, Comisia **este împuternicită să adopte acte delegate**, în conformitate cu articolul 15a de modificare a anexei III, în vederea stabilirii orientărilor cu privire la o scară comună a încălcărilor, împărțite în categorii în funcție de gravitatea acestora.”;

Amendamentul

(bc) la alineatul 3, al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Categoria pentru cele mai grave abateri ar trebui să le includă pe cele în care nerespectarea dispozițiilor relevante ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale

Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 creează un risc ridicat de deces sau vătămare corporală gravă.

Regulamentului (UE) 165/2014 creează un risc ridicat de deces sau vătămare corporală gravă.”;

Amendamentul 824

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera c

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc trebuie să fie accesibile în momentul controlului tuturor autorităților de control competente din statul membru în cauză.

Amendamentul

4. Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc **și din registrele naționale ale întreprinderilor și activităților de transport** trebuie să fie accesibile în momentul controlului tuturor autorităților de control competente din statul membru în cauză, **cel puțin prin intermediul unei aplicații electronice comune pentru toate statele membre, care permite accesul direct și în timp real la ERRU.**

Amendamentul 825

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 – litera c

Directiva 2006/22/CE

Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, la **cerere sau acordând acces direct**, tuturor autorităților competente din alte state membre, **respectând termenele prevăzute la articolul 8.**

Amendamentul

5. Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, **acordând acces direct, prin registrele electronice naționale interoperabile menționate la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009**, tuturor autorităților competente din alte state membre (AM 228, 229, 230, 231). **În această privință, schimbul de informații și de date privind operatorii de transport, încălcările și clasificările în funcție de gradul de risc se axează pe interconectarea asigurată de ERRU între**

diferitele registre naționale ale statelor membre și se realizează prin intermediul acestora.

Amendamentul 826

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 2006/22/CE

Articolul 11 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Comisia **stabilește, prin acte de punere în aplicare**, o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o altă muncă, conform definiției de la articolul 4 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, și **al** perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul. **Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2).**

Amendamentul

3. Comisia **este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 15a, care stabilesc** o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o altă muncă, conform definiției de la articolul 4 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, **ce include forma înregistrării și situațiile concrete în care se va desfășura, și în ceea ce privește înregistrarea și controlul** perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul **și nu poate desfășura activități cu acel vehicul”;**

Amendamentul 827

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 a (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 12

Textul în vigoare

Articolul 12

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de comitetul **înființat în conformitate cu articolul 18** alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

Amendamentul

(8a) Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de comitetul **înstituit prin** articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. **Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.**

2. **Atunci când** se face trimitere la prezentul alineat, se aplică **dispozițiile articolelor 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.**

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

3. **Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.**

Amendamentul 828

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 b (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 13 – litera b

Textul în vigoare

(b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 între autoritățile de control;

Amendamentul 829

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 c (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 14

Textul în vigoare

Articolul 14

Negocieri cu țări terțe

O dată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, **Comunitatea** deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă.

Până la finalizarea acestor negocieri,

2. **În cazul în care** se face trimitere la prezentul alineat, se aplică **articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”**

Amendamentul

(8b) la articolul 13, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 între autoritățile de control;”

Amendamentul

(8c) Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Negocieri cu țări terțe

O dată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, **Uniunea** deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă.

Până la finalizarea acestor negocieri,

statele membre includ în rapoartele lor către Comisie datele cu privire la controalele efectuate asupra vehiculelor din țări terțe, în conformitate cu articolul **16 alineatul (2)** din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85.

Amendamentul 830

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 d (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 15

Textul în vigoare

Articolul 15

Actualizarea anexelor

Modificările anexelor necesare pentru adaptarea acestora la evoluția celor mai bune practici se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2).

Amendamentul 831

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 e (nou)

Directiva 2006/22/CE

Articolul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

statele membre includ în rapoartele lor către Comisie datele cu privire la controalele efectuate asupra vehiculelor din țări terțe, în conformitate cu articolul **17** din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Amendamentul

(8d) Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Actualizarea anexelor

Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a, acte delegate de modificare a anexelor I și II în vederea introducerii adaptărilor necesare la evoluțiile în materie de bune practici.

Amendamentul

(8e) Se introduce următorul articol:

„Articolul 15a

Exercitarea delegării

- 1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.**
- 2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 se conferă Comisiei pe o perioadă de 5 ani de la [data intrării în vigoare a prezentei**

directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.

5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (3) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

Amendamentul 832

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera -a (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea A – punctul 1

Textul în vigoare

(1) perioada de conducere zilnică și săptămânală, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal; de asemenea, foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie transportate la bordul vehiculului în conformitate cu articolul **15 alineatul (7)** din Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare în conformitate cu anexa II la prezenta directivă și/sau pe foile imprimate;

Amendamentul

(-a) în partea A, punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„**(1)** perioada de conducere zilnică și săptămânală, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal; de asemenea, foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie transportate la bordul vehiculului în conformitate cu articolul **36 alineatele (1) și (2)** din Regulamentul (UE) nr. **165/2014** și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare în conformitate cu anexa II la prezenta directivă și/sau pe foile imprimate;”

Amendamentul 833

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera -aa (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea A – punctul 2

Textul în vigoare

(2) pentru perioada menționată în Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** articolul **15 alineatul (7)**, toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N₃ sau 105 km/h pentru vehiculele din categoria M₃ (categoriile N₃ și M₃ fiind definite în **anexa II partea A la Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor**

Amendamentul

(-aa) în partea A, punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„**(2)** pentru perioada menționată în Regulamentul (UE) nr. **165/2014** articolul **36 alineatele (1) și (2)**, toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N₃ sau 105 km/h pentru vehiculele din categoria M₃ (categoriile N₃ și M₃ fiind definite în Directiva **2007/46/CE**^{1a};

acestora)^{1a};

^{1a} JO L 42, 23.2.1970, p. 1. Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2006/28/CE a Comisiei (JO L 65, 7.3.2006, p. 27).

1a Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru)”;

Amendamentul 834

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera -ab (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea A – punctul 4

Textul în vigoare

(4) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare (determinarea unui posibil abuz asupra aparaturii și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare) sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la articolul 15 alineatul (7) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85.

Amendamentul 835

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera a

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea A – punctul 6

Textul propus de Comisie

(6) timpul de lucru săptămânal, conform dispozițiilor de la articolele 4 și 5 din Directiva 2002/15/CE.”;

Amendamentul 836

Amendamentul

(-ab) în partea A, punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„(4) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare (determinarea unui posibil abuz asupra aparaturii și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare) sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;”

Amendamentul

(6) timpul de lucru săptămânal, conform dispozițiilor de la articolele 4 și 5 din Directiva 2002/15/CE, *cu condiția ca tehnologia să permită controale eficiente.*

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea B – punctul 2

Textul în vigoare

În cazul în care se constată o încălcare, statele membre pot, dacă este necesar, să verifice responsabilitatea altor instigatori sau complici din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, transportatorii de mărfuri sau subcontractorii, precum și să verifice dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport sunt conforme cu Regulamentele (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85.

Amendamentul 837

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

2. Statele membre nu aplică literele (b) și (c) de la primul paragraf al articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE în cazul conducătorilor auto din sectorul transportului rutier angajați de către întreprinderile menționate la articolul 1 alineatul (3) litera (a) din directiva menționată, atunci când desfășoară operațiuni de transport internațional astfel cum sunt definite de Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009, dacă perioada de detașare pe teritoriul lor pentru a desfășura aceste operațiuni este mai mică sau egală cu trei zile în cursul

Amendamentul

(ba) în partea B, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care se constată o încălcare, statele membre pot, dacă este necesar, să verifice responsabilitatea altor instigatori sau complici din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, transportatorii de mărfuri sau subcontractorii, precum și să verifice dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport sunt conforme cu Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014.”

Amendamentul

Ia. Aceste norme specifice se aplică conducătorilor auto angajați de întreprinderi stabilite într-un stat membru care aplică una dintre măsurile transnaționale menționate la articolul 1 alineatul (3) litera (a) din Directiva 96/71/CE.

2. Un conducător auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când efectuează operațiuni de transport bilateral.

unei perioade de o lună calendaristică.

În sensul prezentei directive, o operațiune de transport bilateral în ceea ce privește mărfurile înseamnă o deplasare de mărfuri, pe baza unui contract de transport, din statul membru de stabilire, astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, către un alt stat membru sau o țară terță, ori dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță către statul membru de stabilire.

2a. De la data la care conducătorii auto înregistrează manual datele de trecere a frontierei, astfel cum se prevede la articolul 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, statele membre aplică și exceptarea prevăzută la alineatul (2) în legătură cu transportul de mărfuri în cazul în care:

- conducătorul auto care efectuează o operațiune de transport bilateral efectuează, în plus, o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca mărfurile să nu fie încărcate și descărcate în același stat membru.

Dacă o operațiune de transport bilateral începând din statul membru de stabilire în cursul căreia nu a fost efectuată nicio activitate suplimentară este urmată de o operațiune de transport bilateral către statul membru de stabilire, exceptarea se aplică pentru până la două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare, în condițiile stabilite mai sus.

Această exceptare se aplică numai până la data la care tahograful inteligent ce respectă înregistrarea trecerii frontierei și activitățile suplimentare menționate la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 se montează în vehiculele înmatriculate pentru prima oară într-un stat membru, astfel cum se specifică la articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf din regulamentul respectiv. De la data

respectivă, exceptarea menționată la primul paragraf se aplică numai conducătorilor auto care utilizează vehicule echipate cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din regulamentul în cauză.

2b. Un conducător auto angajat în transportul internațional ocazional sau regulat de persoane, astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE atunci când:

- îmbarcarea călătorilor are loc în statul membru de stabilire, iar debarcarea într-un alt stat membru sau într-o țară terță; sau*
- îmbarcarea călătorilor are loc într-un stat membru sau într-o țară terță, iar debarcarea în statul membru de stabilire; sau*
- îmbarcă și debarcă pasageri în statul membru de stabilire în scopul efectuării de excursii locale, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009.*

2c. Un conducător auto care efectuează operațiuni de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009, este considerat ca fiind detașat în temeiul Directivei 96/71/CE.

2d. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE, un conducător auto nu este considerat detașat pe teritoriul unui stat membru pe care îl tranzitează fără a încărca sau a descărca mărfuri și fără a îmbarca sau a debarca pasageri.

2e. În cazul în care conducătorul auto efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat, astfel cum este definită în Directiva 92/106/CEE, conducătorul auto nu este considerat detașat în sensul Directivei 96/71/CE dacă segmentul rutier, luat separat, constă în operațiuni de transport bilateral astfel cum sunt

definite la alineatul (2).

2f. Statele membre se asigură că, în conformitate cu Directiva 2014/67/UE, condițiile de muncă și de încadrare în muncă menționate la articolul 3 din Directiva 96/71/CE, care sunt prevăzute în convențiile colective în conformitate cu articolul 3 alineatele (1) și (8) din directiva respectivă, sunt puse la dispoziția întreprinderilor de transport din alte state membre, precum și a conducătorilor auto detașați, într-o manieră accesibilă și transparentă. Informațiile relevante se referă, în special, la diferențele remunerației și la elementele lor constitutive, inclusiv la elementele remunerațiilor prevăzute în convențiile colective aplicabile local sau regional, la metoda utilizată pentru calcularea remunerației datorate și, acolo unde este relevant, la criteriile de clasificare în diferitele categorii de salarii. În conformitate cu Directiva 2018/957/UE de modificare a Directivei 96/71/CE, întreprinderile de transport nu sunt penalizate dacă nu respectă elementele remunerațiilor, metoda utilizată pentru calcularea remunerației datorate și, acolo unde este relevant, criteriile de clasificare în diferitele categorii de salarii care nu sunt disponibile publicului.

2g. Întreprinderile de transport stabilite într-o țară terță nu se pot bucura de un tratament mai favorabil decât cele stabilite într-un stat membru.

Statele membre pun în aplicare măsuri echivalente cu cele prevăzute de Directiva 96/71/CE și prezenta directivă [XX/XX] (lex specialis) în acordurile lor bilaterale cu țări terțe atunci când acordă acces pe piața UE întreprinderilor de transport rutier stabilite în astfel de țări terțe. Statele membre depun, de asemenea, eforturi pentru a impune astfel de măsuri echivalente în contextul acordurilor multilaterale cu țări terțe. Statele membre notifică Comisia cu privire la dispozițiile relevante din acordurile bilaterale și multilaterale pe care le încheie cu țări

terțe.

Pentru a asigura un control adecvat al acestor măsuri echivalente referitoare la detașarea de către operatori din țări terțe, statele membre se asigură că normele revizuite din Regulamentul (UE) XXX/XXX în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografului [Regulamentul de modificare a Regulamentului nr. 165/2014] sunt puse în aplicare în cadrul Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR).

Amendamentul 838
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În cazul în care perioada de detașare este mai mare de trei zile, statele membre aplică literele (b) și (c) de la primul paragraf al articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE pentru întreaga perioadă a detașării pe teritoriul lor din cursul perioadei de o lună calendaristică la care se face referire în primul paragraf.

eliminat

Amendamentul 839
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. În scopul calculării perioadelor de detașare menționate la alineatul (2):

eliminat

Amendamentul 840
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) o perioadă de lucru zilnică de mai puțin de șase ore petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră o jumătate de zi;

eliminat

Amendamentul 841

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 3 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) o perioadă de lucru zilnică de cel puțin șase ore petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră o zi întreagă;

eliminat

Amendamentul 842

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 3 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) pauzele și perioadele de repaus, precum și perioadele de indisponibilitate petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră perioadă de lucru.

eliminat

Amendamentul 843

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Statele membre nu pot impune decât următoarele cerințe administrative și măsuri de control:

4. Prin derogare de la articolul 9 din Directiva 2014/67/UE, statele membre nu pot impune decât următoarele cerințe administrative și măsuri de control:

Amendamentul 844

Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(a) obligația unui operator de transport rutier stabilit în alt stat membru de a transmite o declarație de **detașare autorităților naționale competente** cel târziu la data începerii detașării, **în format electronic**, în una dintre limbile oficiale ale **statului membru gazdă sau în engleză**, care conține numai următoarele informații:

Amendamentul

(a) obligația unui operator de transport rutier stabilit în alt stat membru de a transmite **autorităților naționale competente ale statului în care este detașat un conducător auto** o declarație **și orice actualizare a acesteia, în format electronic, prin Sistemul de informare al pieței interne (IMI), instituit în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1024/2012**, cel târziu la data începerii detașării, în una dintre limbile oficiale ale **Uniunii Europene**, care conține numai următoarele informații:

Amendamentul 845
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) identitatea operatorului de transport rutier;

Amendamentul

(i) identitatea operatorului de transport rutier **prin codul său intracomunitar de identificare fiscală sau numărul licenței comunitare**;

Amendamentul 846
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul iii

Textul propus de Comisie

(iii) **numărul preconizat al conducătorilor auto detașați și identitatea acestora**;

Amendamentul

(iii) **informații privind conducătorul auto detașat, incluzând următoarele elemente: identitatea, țara de rezidență, țara de plată a contribuțiilor sociale, numărul de asigurări sociale și numărul permisului de conducere**;

Amendamentul 847

Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul iv

Textul propus de Comisie

(iv) ***durata anticipată și datele preconizate*** de începere și de încheiere a detașării;

Amendamentul

(iv) ***data preconizată*** de începere, ***durata estimată și data*** de încheiere a detașării, ***precum și legislația aplicabilă contractului de muncă;***

Amendamentul 848
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul iva (nou)

Textul propus de Comisie

(iva) ***pentru operatorii de transport rutier de mărfuri: identitatea și datele de contact ale destinatarilor, cu condiția ca operatorul de transport să nu utilizeze e-CMR;***

Amendamentul

Amendamentul 849
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul via (nou)

Textul propus de Comisie

(via) ***pentru operatorii de transport rutier de mărfuri: adresele de încărcare și descărcare, cu condiția ca operatorul de transport să nu utilizeze e-CMR;***

Amendamentul

Amendamentul 850
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) obligația ***conducătorului auto*** de a ***păstra și a pune*** la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format

Amendamentul

(b) obligația ***operatorului de transport rutier*** de a ***se asigura că conducătorul auto are*** la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic,

electronic, o copie a declarației *de detașare* și dovezi ale operațiunii de transport care se desfășoară în statul membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului.

pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie a declarației și dovezi ale operațiunii de transport care se desfășoară în statul membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului.

Amendamentul 851

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) obligația *conducătorului auto* de a *păstra și a pune* la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, înregistrările tahografului, în special codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a fost prezent atunci când a efectuat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj;

Amendamentul

(c) obligația *operatorului de transport rutier* de a *se asigura că conducătorul auto are* la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, înregistrările tahografului, în special codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a fost prezent atunci când a efectuat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj;

Amendamentul 852

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera c a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) *în cursul controalelor în trafic menționate în prezentul articol la literele (b) și (c), conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi documentele solicitate;*

Amendamentul 854

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(d) obligația conducătorului auto de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie a contractului de muncă sau a unui document echivalent în sensul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului²⁰, tradus în una dintre limbile oficiale ale statului membru gazdă sau în limba engleză;

eliminat

²⁰ Directiva 91/533/CEE a Consiliului din 14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a informa lucrătorii asupra condițiilor aplicabile contractului sau raportului de muncă (JO L 288, 18.10.1991, p. 32).

Amendamentul 855

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) obligația conducătorului auto de a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie după fișele de salariu pentru ultimele două luni; în timpul unui control în trafic, conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi această copie;

eliminat

Amendamentul 853

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 4 – litera f

Textul propus de Comisie

(f) obligația operatorului de transport rutier de a *emite*, după terminarea perioadei de detașare, ***pe suport de hârtie sau în format electronic***, copii ale documentelor menționate la literele (b), (c) și (e), la cererea autorităților din statul membru *gazdă*, într-o perioadă de *timp rezonabilă*.

Amendamentul

(f) obligația operatorului de transport rutier de a ***trimite, prin interfața publică IMI***, după terminarea perioadei de detașare [...] copii ale documentelor menționate la literele (b) și (c), la cererea autorităților din statul membru ***în care este detașat un conducător auto, precum și documente privind remunerația conducătorilor auto detașați aferente perioadei de detașare și contractul de muncă al acestora sau un document echivalent în sensul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului^{1a}, fișele de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto și dovezile de plată.***

Operatorul de transport rutier furnizează documentația solicitată utilizând interfața publică IMI în termen de 2 luni de la data solicitării.

Dacă operatorul de transport rutier nu furnizează toate documentele solicitate prin intermediul interfeței publice IMI în termenul stabilit, autoritățile competente ale statului membru în care a avut loc detașarea pot, în conformitate cu articolele 6 și 7 din Directiva 2014/67, să solicite asistență din partea autorităților competente ale statului membru de stabilire al operatorului. În cazul în care o astfel de solicitare se face prin intermediul IMI, autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului au acces la declarația de detașare și la alte informații relevante prezentate de operator prin intermediul interfeței publice IMI.

Autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului se asigură că documentele solicitate de autoritățile competente ale statului membru în care a avut loc detașarea sunt furnizate prin intermediul IMI în termen de 25 de zile lucrătoare de la data solicitării.

^{1a} *Directiva 91/533/CEE a Consiliului din*

14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a informa lucrătorii asupra condițiilor aplicabile contractului sau raportului de muncă (JO L 288, 18.10.1991, p. 32).

Amendamentul 856
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. În sensul literei (a) de la alineatul (4), operatorul de transport rutier poate prezenta o declarație *de detașare* care să acopere o perioadă de maximum șase luni.

Amendamentul

5. În sensul literei (a) de la alineatul (4), operatorul de transport rutier poate prezenta o declarație care să acopere o perioadă de maximum șase luni.

Amendamentul 857
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Informațiile din declarații sunt salvate în baza de date a IMI în scopul efectuării de controale, pentru o perioadă de 18 luni, și sunt accesibile direct și în timp real tuturor autorităților competente din alte state membre desemnate în conformitate cu articolul 3 din Directiva 2014/67/UE, cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și cu articolul 7 din Directiva 2006/22/CE.

Autoritatea națională competentă poate permite partenerilor sociali, în conformitate cu legislația și practicile naționale, să aibă acces la informații, cu condiția ca informațiile:

- să fie legate de detașarea pe teritoriul statului membru vizat;**
- să fie utilizate în scopul aplicării normelor privind detașarea; și**
- prelucrarea datelor să respecte**

***Regulamentul (UE) 2016/679 al
Parlamentului European și al Consiliului
din 27 aprilie 2016 privind protecția
persoanelor fizice în ceea ce privește
prelucrarea datelor cu caracter personal
și privind libera circulație a acestor date.***

**Amendamentul 858
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 5 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5b. Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a elabora formulare standardizate în toate limbile oficiale ale Uniunii, folosite pentru a depune declarațiile prin interfața publică IMI, precizează funcționalitățile declarației în IMI și modalitățile de prezentare în declarație a informațiilor menționate la punctele (i) - (via) de la alineatul (4) litera (a) și garantează că aceste informații din declarații sunt traduse automat în limba unui stat membru gazdă. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 2a alineatul (2).

Amendamentul 859
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 5 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5c. Statele membre evită întârzierile inutile în aplicarea măsurilor de control care pot afecta durata și datele preconizate pentru detașare.

Amendamentul 860
Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 5 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5d. Autoritățile competente din statele membre cooperează strâns și își oferă asistență reciprocă și toate informațiile relevante, în condițiile prevăzute în Directiva 2014/67/UE și în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Amendamentul 861
Propunere de directivă
Articolul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2a

1. Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Amendamentul 862
Propunere de directivă
Articolul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2b

Statele membre prevăd sancțiuni împotriva agenților de expediție, expeditorilor de marfă, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la articolul 2 din prezenta directivă, în cazul în care aceștia știu, sau ar trebui să știe, ținând cont de toate circumstanțele relevante, că serviciile de transport pe care le contractează încalcă prezenta directivă.

Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficace, proporționale, nediscriminatorii și cu efect de descurajare.

Amendamentul 863
Propunere de directivă
Articolul 2 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2c

Comisia evaluează instrumentele existente și cele mai bune practici care promovează comportamentul responsabil din punct de vedere social al tuturor actorilor implicați în lanțul de livrare a bunurilor și elaborează o propunere legislativă privind crearea unei Platforme europene a încrederii, dacă este cazul, în termen de ... [doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive].

Or. en

Amendamentul 864
Propunere de directivă
Articolul 2 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2d

***Asigurarea inteligentă a respectării
normelor***

- 1. Fără a se aduce atingere Directivei 2014/67/UE și pentru a asigura respectarea în continuare a obligațiilor prevăzute la articolul 2 din prezenta directivă, statele membre se asigură că se aplică o strategie națională coerentă de asigurare a respectării normelor pe teritoriul lor. Strategia se axează pe întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat, menționate la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului.***
- 2. Fiecare stat membru se asigură că, atunci când este cazul, controalele prevăzute la articolul 2 din Directiva 2006/22/CE includ controlul detașării și că aceste controale sunt desfășurate fără discriminare, în special fără discriminare pe baza numerelor de înmatriculare ale vehiculelor utilizate în cursul detașării.***
- 3. Statele membre vizează acele întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând riscuri mai mari de a încălca dispozițiile aplicabile lor, prevăzute la articolul 2 din prezenta directivă. În acest scop, în cadrul sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc pe care l-au instituit în temeiul articolului 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului și extins în conformitate cu articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, statele membre tratează riscul de producere a unor astfel de încălcări ca pe un risc de sine stătător.***

4. În sensul alineatului (3), statele membre au acces la informațiile relevante și datele înregistrate, prelucrate sau stocate de tahograful inteligent menționat în capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, la cele din declarațiile de detașare menționate la articolul 2 alineatul (4) din prezenta directivă și la cele din documentele de transport electronice, cum ar fi scrisorile de trăsură electronice în temeiul Convenției privind Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (e-CMR).

5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru a stipula caracteristicile datelor la care au acces statele membre, condițiile lor de utilizare și specificațiile tehnice pentru transmiterea acestora sau accesul la ele, precizând în special:

(a) o listă detaliată a informațiilor și datelor la care au acces autoritățile naționale competente, care cuprinde cel puțin locul și momentul trecerilor frontierei, operațiunile de încărcare și descărcare, numărul de înmatriculare al vehiculului și datele conducătorului auto;

(b) drepturile de acces ale autorităților competente, diferențiate, după caz, în funcție de tipul de autoritate competentă, tipul de acces și scopul pentru care sunt utilizate datele;

(c) specificațiile tehnice pentru transmiterea datelor menționate la litera (a) sau accesul la ele, inclusiv, dacă este cazul, durata maximă de păstrare a datelor, diferențiate, după caz, în funcție de tipul datelor.

6. Datele cu caracter personal menționate la prezentul articol nu sunt accesate sau stocate pe o perioadă mai lungă decât este strict necesar în vederea atingerii scopurilor pentru care au fost colectate sau pentru care sunt prelucrate ulterior. Din momentul în care aceste date nu mai sunt necesare pentru scopurile respective, se procedează la distrugerea lor.

7. Statele membre întreprind, cel puțin de trei ori pe an, controale concertate în trafic privind detașările, care pot coincide cu controalele efectuate în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2006/22/CE. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu aplicarea normelor în domeniul detașării ale două sau ale mai multor state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu. Statele membre fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate după ce au avut loc controalele concertate în trafic.

Rezultatele de sinteză ale controalelor concertate se publică în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date.

Amendamentul 865
Propunere de directivă
Articolul 2 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2e

**Modificare a Regulamentului (UE)
nr. 1024/2012**

**În anexa la Regulamentul (UE)
nr. 1024/2012 se adaugă următoarele
puncte:**

**„12a. Directiva 2006/22/CE a
Parlamentului European și a Consiliului
din 15 martie 2006 privind condițiile
minime pentru punerea în aplicare a
Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și
(UE) nr. 165/2014 și a Directivei
2002/15/CE a Parlamentului European și
a Consiliului privind legislația socială
referitoare la activitățile de transport
rutier și de abrogare a Directivei**

88/599/CEE a Consiliului: Articolul 8

12b. Directiva Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier: articolul 2 alineatul (5).

Amendamentul 866
Propunere de directivă
Articolul 3

Textul propus de Comisie

1. Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive, în special impactul articolului 2, până la [3 ani de la data transpunerii prezentei directive] și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentei directive. Raportul Comisiei este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

Amendamentul

Articolul 3

Raportarea și revizuirea

1. Statele membre prezintă anual Comisiei un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive, în special cu privire la punerea în aplicare a asigurării inteligente a respectării normelor menționate la articolul 2d și la eventualele dificultăți întâmpinate în punerea în aplicare a acesteia.

Pentru a permite evaluarea eficacității informațiilor privind asigurarea respectării normelor, raportul include informații despre eficacitatea:

- tahografului inteligent, menționat în capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014;*
- utilizării IMI, menționate la articolul 2 alineatele (5a) și (5b) din prezenta directivă;*
- utilizării documentelor electronice de transport, precum scrisorile electronice de trăsură în temeiul Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (e-CMR);*
- schimbului de informații dintre autoritățile competente prin intermediul*

ERRU și al IMI, precum și informații privind eficacitatea accesului direct și în timp real al autorităților la ERRU și la IMI prin intermediul aplicației UE în timpul controalelor rutiere, astfel cum se menționează la articolele 8 și 9 din Directiva 2006/22/CE; și

- implementării programului de formare menit să ajute conducătorii auto și toți actorii implicați în procedură, inclusiv întreprinderi, administrații, inspectori, să se adapteze la noile norme și cerințe care îi afectează.

2. În urma raportului menționat la alineatul (1), Comisia evaluează periodic prezenta directivă și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.

2. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să specifice formatul și să stabilească orientări pentru rapoartele menționate la alineatul (1).

Actele de punere în aplicare respective pot include norme care impun statelor membre să furnizeze Comisiei date privind fluxurile de trafic și date privind statele membre de înmatriculare a vehiculelor colectate prin sisteme de taxare rutieră în statele membre, în cazul în care aceste date există, pentru a evalua eficiența punerii în aplicare a prezentei directive.

3. După caz, rapoartele prevăzute la alineatele (1) și (2) sunt însoțite de propuneri relevante.

3. Cel târziu la 31 decembrie 2025, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special în ceea ce privește eficacitatea punerii în aplicare, inclusiv o analiză cost-beneficiu a utilizării senzorilor de greutate în vederea înregistrării automate a punctelor de încărcare/descărcare. Raportul Comisiei este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă. Raportul este făcut public.

Amendamentul 867
Propunere de directivă
Articolul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 3a

Formare

În vederea respectării dispozițiilor prezentei directive, Comisia și statele membre trebuie să stabilească un program complet și cuprinzător de formare și de adaptare la noile norme și cerințe prevăzute atât pentru conducătorii auto, cât și pentru toți actorii din cadrul procedurii, întreprinderi, administrații, inspectorii.

Amendamentul 868

Propunere de directivă

Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Statele membre adoptă și publică, până la [...] ***[termenul de transpunere va fi cât mai scurt posibil și, în general, nu va depăși doi ani] cel târziu***, actele cu putere de lege și actele administrative necesare ***pentru a se conforma*** prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Amendamentul

Statele membre adoptă și publică, până la ***30 iulie 2020***, actele cu putere de lege și actele administrative necesare ***în vederea respectării*** prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Amendamentul 869

Propunere de directivă

Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Dată fiind natura sa foarte mobilă care este recunoscută, sectorul transporturilor este scutit de măsurile care decurg din actul legislativ de modificare a Directivei 96/71/CE până la momentul în care devine aplicabilă prezenta directivă.

Amendamentul 870

Propunere de directivă
Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Sectorul transporturilor este scutit de măsurile care decurg din actul legislativ de modificare a Directivei 96/71/CE până la data intrării în vigoare a cerințelor de punere în aplicare din prezenta directivă care stabilesc norme specifice cu privire la transport.